



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 406]

नई दिल्ली, मंगलवार, नवम्बर 15, 2016/कार्तिक 24, 1938

No. 406]

NEW DELHI, TUESDAY, NOVEMBER 15, 2016/KARTIKA 24, 1938

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 3 नवम्बर, 2016

सं. टीएएमपी/59/2010-केओपीटी.— महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) को धारा 48 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्वारा हल्दिया गोदी परिसर (एचडीसी) में प्रहस्तित शुष्क बल्क कार्गो के निष्पादन, प्रोत्साहन/ दंड, लंगरगाह प्रभार के मानकों का अनुमोदन, संलग्न आदेश के अनुसार करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला संख्या. टीएएमपी/59/2016-केओपीटी

कोलकाता पत्तन न्यास

आवेदक

गणपूर्ति

(i) श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

(ii) श्री रजत सच्चर, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(अक्तूबर, 2016 के 25वें दिन पारित)

यह मामला हल्दिया गोदी परिसर (एचडीसी) में प्रहस्तित शुष्क बल्क कार्गो के निष्पादन, प्रोत्साहन/ दंडिक, लंगरगाह प्रभार के अनुमोदन के लिये कोलकाता पत्तन न्यास से प्राप्त 19 सितम्बर, 2016 के प्रस्ताव से संबंधित है।

2. पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने अपने 16 जून, 2016 के पत्र के द्वारा महापत्तन न्यासों में शुष्क बल्क कार्गो संबंधी बर्थिंग नीति, 2016 भेजी और सभी महापत्तन न्यासों को कार्रवाई करने का अनुरोध किया।

3.1 तदनुसार, केओपीटी ने महापत्तन न्यासों में शुष्क बल्क कार्गो संबंधी बर्थिंग नीति, 2016 के अनुमोदन का प्रस्ताव दायर किया।

3.2 केओपीटी ने बताया है कि केओपीटी के न्यासी मंडल ने निष्पादन और दांडिक/प्रोत्साहन मानकों के साथ-साथ लंगरगाह प्रभार/शास्तिक प्रभारों को परख आधार पर 6 महीने की अवधि के लिए अनुमोदित किया है और तत्पश्चात् उनकी समीक्षा की जायेगी।

3.3 केओपीटी ने आगे और बताया है कि, मंत्रालय के पत्र के अनुसार पत्तन को वास्तविक प्रोत्साहनों और शास्तियों के साथ मानकों का कार्यान्वयन अनुबद्ध समय के भीतर अर्थात् 20 अगस्त, 2016 तक करना था, जो बीत गया है। इसलिए, बोर्ड ने उक्त मानदंडों को, इस प्राधिकरण को प्रस्ताव प्रस्तुत करने के पश्चात्, 1 अक्टूबर, 2016 से प्रभावी करने का अनुमोदन किया है। उक्त को ध्यान में रखते हुए, केओपीटी ने प्रस्ताव पर इस प्राधिकरण के औपचारिक अनुमोदन होने तक अपने प्रस्ताव को 1 अक्टूबर, 2016 से प्रभावी करने का अनुरोध किया है।

4.1 केओपीटी द्वारा तदर्थ अनुमोदन के लिए किये गए अनुरोध के संबंध में, प्रशुल्क नीति 2015 के प्रचालन के लिए जारी कार्यकारी दिशानिर्देशों के खंड 5.7.3 और 5.7.4 की और दिलाना समीचीन होगा।

4.2 कार्यकारी दिशानिर्देश के खंड 5.7.3 और 5.7.4 के अनुसार, प्रस्ताव दायर करने के साथ ही पत्तन संबंधित प्रयोक्ताओं के साथ परामर्श के साथ, अंतिम रूप से दर के अधिसूचित किये जाने तक तदर्थ आधार पर प्रस्तावित प्रशुल्कों की उगाही कर सकता है।

5.1 तदनुसार, केओपीटी द्वारा दायर प्रस्ताव में एमओएस द्वारा जारी महापत्तन न्यासों में शुष्क बल्क कार्गो संबंधी बर्थिंग नीति, 2016 के आधार पर हल्दिया गोदी परिसर (एचडीसी) में प्रहस्तित शुष्क बल्क कार्गो के निष्पाद, प्रोत्साहन/ दंड, लंगरगाह प्रभार का अनुमोदन प्राप्त करने के लिए है।

5.2 प्रस्ताव के प्रस्तुत करने के साथ, कार्यकारी दिशानिर्देश के खंड 5.7.3 के अनुपालन में, केओपीटी ने प्रस्तावित मानकों और उसकी समाधि रूपताओं के लिए 1 अक्टूबर, 2016 से प्रभावी करने का अनुमोदन चाहा है। केओपीटी द्वारा व्यापार को प्रस्ताव के 1 अक्टूबर, 2016 से कार्यान्वयन की सूचना दे दी गई है।

6. केओपीटी द्वारा दायर प्रस्ताव को परामर्श पर लिया गया है। हम प्रयोक्ताओं से टिप्पणियां प्राप्त करने की प्रक्रिया में हैं। संदर्भाधीन मामले में संयुक्त सुनवाई की जानी है। इस प्रकार, प्रस्ताव के अंतिम निष्कर्ष तक पहुंचाने में इस प्राधिकरण को थोड़ा समय लगेगा।

7. उक्त स्थिति को देखते हुए, और इस बात पर विचार करते हुए कि केओपीटी ने मानकों को 1 अक्टूबर, 2016 से कार्यान्वित करने का प्रस्ताव किया है, यह प्राधिकरण अनुलग्नक - I में संलग्न अनुसूची के अनुसार केओपीटी के निष्पादन मानक और प्रोत्साहन/ शास्तिक मानकों के साथ-साथ लंगरगाह/दांडिक प्रभारों को 1 अक्टूबर, 2016 से लागू करने के तदर्थ प्रस्ताव की मंजूरी देने को प्रवृत्त है। तदर्थ आधार पर यथा अनुमोदित अंतरिम व्यवस्था इस प्राधिकरण द्वारा संदर्भाधीन मामले में परामर्श कार्यवाहियों के आधार पर अंतिम अनुमोदन के अधीन है। यदि तदर्थ आधार पर अपनायी गई अंतरिम व्यवस्था अतिरिक्त में पायी गई, तो केओपीटी अंतिम आदेश के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख तक की गई अतिरिक्त उगाही को बिना व्याज के लौटायेगा।

टी. एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./300 (143)]

अनुलग्नक - I

हल्दिया गोदी परिसर (एचडीसी) की बर्थ संख्या 9 पर परम्परागत विधि से शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए निष्पादन, प्रोत्साहन/शास्ति मानकों और रिपोर्टिंग स्टेशन/लाइटरेज पॉइन्ट पर लंगरगाह प्रभारों की उगाही की अनुसूची।

1. एचडीसी पर विभिन्न शुष्क बल्क कार्गो की लदाई/उतरायी के निष्पादन मानक:

1.1 निष्पादन मानक:-

1.1.1. परंपरागत विधि से शिप गियरों का प्रयोग करते हुए प्रति घंटा औसत क्रेन चक्र शुष्क बल्क कार्गो की उतरायी और औसत पिकिंग कारक के निष्पादन मानकों के लिए क्रमशः 12 और 0.75 पर सुविचार किया गया है क्योंकि शुष्क बल्क कार्गो की ढुलाई करने वाले पोत ड्राफ्ट सीमाओं के कारण हमेशा पूरी लदान मात्रा के 35% से 40% के लदान के साथ आते हैं।

1.1.2 उक्त परिसर में, एचडीसी की बर्थ संख्या 9 पर जहाजी क्रेनों के माध्यम से प्रहस्तित विभिन्न शुल्क बल्क वस्तुओं की औसत जहाजी दिवस उत्पादकता, प्रति पोत 4 कार्यशील क्रेनों और प्रति दिन 22.5 कार्य घंटों पर सुविचार करते हुए नीचे दी जा रही हैं:-

क्र.सं	वस्तु	औसत क्रेन चक्र प्रति घंटा	प्रति पोत क्रेनों की संख्या	निष्पादन मानक	इसके आरंभ होने की तारीख से पहले वर्ष के लिए जहाजी दिवस उत्पादकता (एमटी में प्रति पोत प्रति दिन)	इसके आरंभ होने की तारीख से पहले वर्ष के पश्चात् जहाजी दिवस उत्पादकता (एमटी में प्रति पोत प्रति दिन)
1	कोयला	12	4	12	6225	8300
2	मेट कोक	12	4	12	5850	7800
3	चूना पत्थर	12	4	12	10275	13700
4	मैगनीज अयस्क	12	4	10	7350	9800
5	लौह अयस्क	12	4	8	9750	13000
6	उर्वरक	12	4	12	6000	8000
7	सीमेंट लिंकर	12	4	12	10950	14600
8	जिप्सम	12	4	12	10950	14600

टिप्पणी:

- उक्त शिप दिवस उत्पादकता प्रति पोत चार क्रेनों की औसत उपलब्धता के आधार पर लागू होगी। तथापि, यदि क्रेनों की उपलब्धता की संख्या घट जाती है तो जहाज की उत्पादकता उसी अनुपात में कम हो जायेगी। इसी प्रकार यदि ग्रैव का आकार दकता मानक सीबीएम से कम अथवा अधिक हो जाता है तो उत्पा 12/10/8 भी उसी अनुपातमें घट बढ़ जायेगा।
- उक्त वस्तुओं के अतिरिक्त, यदि अन्य प्रकार का शुष्क कार्गो प्रहस्तित किया जाता है तो निष्पादन मानक पत्तन द्वारा उक्त निष्पादन मानकों के लिए अपनायी गई पद्धति से अलग से परिकलित किये जायेंगे।

1.2 शास्ति / प्रोत्साहन :-

1.2.1 बर्थ पर पोत के रुकने का अनुबद्ध समय ऊपर यथा उल्लिखित अनुबद्ध निष्पादन मानकों के आधार पर परिकलित किया जायेगा।

1.2.2 बर्थ पर अनुबद्ध समय में असफलता अथवा सफलता की प्राप्ति पर शास्ति/प्रोत्साहन लागू होगा, जैसा नीचे उपबंध में दिया गया है:-

- यदि जहाज की वास्तविक कार्यावधि (कार्यकारी बर्थ पर बर्थिंग और पोत के प्रचालन के पूरा होने तक के बीच का समय उस वस्तु के लिए अनुबद्ध समय के 5% (अधिक/कम) के भीतर रहता है तब कोई शास्ति/प्रोत्साहन उगाहा/प्रदत्त किया जायेगा।
- उस मामले में जहां, जहाज की वास्तविक कार्यावधि (कार्यकारी बर्थ पर बर्थिंग और पोत के प्रचालन के पूरा होने तक के बीच का समय उस वस्तु के लिए अनुबद्ध समय के 5% से बढ़ जाता है तो वहां जहाजी कार्गो प्रचालन को पूरा करने में लगे अतिरिक्त घंटों के सामान्य बर्थ किराया प्रभारों का दो गुना शास्ति उगाही जायेगी।
- उन मामलों में जहां, जहाज की वास्तविक कार्यावधि (कार्यकारी बर्थ पर बर्थिंग और पोत के प्रचालन के पूरा होने तक के बीच का समय उस वस्तु के लिए अनुबद्ध समय के 5% से कम लगता

है तो बचाये गए प्रत्येक अतिरिक्त घंटे के लिए बर्थ किराया प्रभार दर पर प्रोत्साहन दिया जायेगा।

शास्ति/प्रोत्साहन मानक उपबंधों संबंधी टिप्पणियां

- (i) शास्ति/प्रोत्साहन के परिकलन के लिए समय की गणना के प्रयोजन से घंटे के किसी भाग को पूरा घंटा समझा जायेगा।
- (ii) शास्ति/प्रोत्साहन परिकलन के प्रयोजन से प्रत्येक जहाज द्वारा प्राप्त वास्तविक निष्पादन के परिकलन में और पत्तन संबंधी प्रचालनों के कारण और मौसम संबंधी मुद्दों से कार्य रूकने को उस अवधि में से छोड़ दिया जायेगा। ऐसे अपवर्जन नीचे दिये जा रहे हैं।
 - (क) पत्तन पर प्रदान किया जा रहा उपस्कर खराब/अनुपलब्ध होना।
 - (ख) मौसम के कारण काम रुकना।
 - (ग) पत्तन के कारण बर्थ के बीच जहाजों का पोतांतरण।
 - (घ) प्रत्येक ड्राफ्ट सर्वेक्षण के लिए खपत समय, 30 मिनट के अधिकतम समय तक।
 - (ङ) किसी अन्य कारण से कार्य के रोके जाने में लगे समय को निष्पादन मानकों के परिकलन में से, केवल पत्तन अध्यक्ष के अनुमोदन से, छोड़ दिया जायेगा।

2. रिपोर्टिंग स्टेशन/ लाइटरेज पॉइंट पर लंगरगाह/दांडिक प्रभारों की उगाही।

- 2.1 पोत के बुलाये जाने और पत्तन द्वारा बर्थ के आबंटन के पश्चात् भी, पोत पत्तन पर आने अथवा लाइटरेज पॉइंट पर पोत/निर्यातक पर आरोप्य कारणों से आने से मना करता है, तो पत्तन द्वारा निम्नलिखित दर पर लंगरगाह प्रभारों की उगाही की जायेगी:

निरर्थक समय	लागू दांडिक प्रभार
पोत को बुलाये जाने के पश्चात् पहले 48 घंटे के लिए	पोत को पहली बार बुलाये जाने से प्रतीक्षा की पूरी अवधि के लिए दरमानों के अनुसार लागू बर्थ किराया प्रभारों का 10%
48 घंटे के पश्चात् 96 घंटे तक	पोत को पहली बार बुलाये जाने से प्रतीक्षा की पूरी अवधि के लिए दरमानों के अनुसार लागू बर्थ किराया प्रभारों का 25%
96 घंटे के पश्चात् पाइलट के चढ़ने तक	पोत को पहली बार बुलाये जाने से प्रतीक्षा की पूरी अवधि के लिए दरमानों के अनुसार लागू बर्थ किराया प्रभारों का 50%

- 2.2 निरर्थक अवधि की गणना पोत को अरंभिक बुलाये जाने से लेकर पाइलट के वास्तव में चढ़ने तक की जायेगी।
- 2.3 इसके अतिरिक्त, पोत के सागर और अन्य लाइटरेज पॉइंटों पर जहां पोत (तों) हल्लिदया ड्राफ्ट प्राप्त करने के लिए अपना कार्गो उतारते हैं, निरर्थक खड़े रहने पर निम्नलिखित दरों पर शास्ति का प्रस्ताव भी किया जाता है:-

निरर्थक समय	लागू शास्ति प्रभार
पहले 48 घंटे के लिए	प्रत्येक घंटे और उसके भाग के लिए, पोत के निरर्थक रहने पर दरमानों के अनुसार लागू बर्थ किराया प्रभारों का 25%
48 घंटे से अधिक	प्रत्येक घंटे और उसके भाग के लिए, पोत के निरर्थक रहने पर दरमानों के अनुसार लागू बर्थ किराया प्रभारों का 50%

- 2.4 निरर्थक समय का रिकॉर्ड बंदरगाह मास्टर (नदी), केओपीटी द्वारा रखा जायेगा, क्योंकि इससे संबंधित बिल केडीएस द्वारा बनाया जाता है।
- 2.5 तथापि, पत्तन आपवादिक मामलों में पोतों को, लंगरगाह प्रभार के भुगतान में छूट दे सकता है और उसके लिए अध्यक्ष का अनुमोदन अपेक्षित होगा।
3. निष्पादन और शास्ति/प्रोत्साहन मानकों, जैसे ऊपर विनिर्दिष्ट किये गए हैं, तथा लाइटरेज पॉइंटों पर लंगरगाह/शास्ति प्रभारों की उगाही, जैसी ऊपर विनिर्दिष्ट की गई है, 1 अक्टूबर, 2016 से प्रभावी है।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION**

Mumbai, the 3rd November, 2016

No. TAMP/59/2010-KOPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 & 50 of the Major Port Trusts Act, 1963, (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the norms for Performance, Incentive/Penalty, Anchorage charges in respect of Dry Bulk Cargo handled at Haldia Dock Complex (HDC) on adhoc basis as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports

Case No. TAMP/59/2016-KOPT

Kolkata Port Trust

Applicant

QUORUM

- (i) Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii) Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 25th day of October, 2016)

This case relates to the proposal dated 19 September 2016 received from Kolkata Port Trust (KOPT) for approving the norms for Performance, Incentive/Penalty, Anchorage charges in respect of Dry Bulk Cargo handled at Haldia Dock Complex (HDC).

2. The Ministry of Shipping (MOS) under cover of its letter dated 16 June 2016 has forwarded the Berthing Policy for Dry Bulk Cargo for Major Ports, 2016 and has requested all the Major Port Trusts to take action.

3.1. Accordingly, the KOPT has filed its proposal for approving the norms for Performance, Incentive/Penalty, Anchorage charges in respect of Dry Bulk Cargo handled at Haldia Dock Complex (HDC).

3.2. The KOPT has stated that, the Board of Trustees of KOPT has approved the performance and penalty/incentive norms as well as levy of anchorage/ penal charges on trial basis for a period of 6 months and review the same thereafter.

3.3. The KOPT has further stated that as per Ministry's letter, the ports were required to implement the norms with actual incentives and penalties, within the stipulated timeline viz. 20 August 2016, which is over. The Board has, therefore, approved to effect the said norms from 1 October 2016 after submission of proposal to the Authority. In view of the above, the KOPT has requested to approve its proposal with effect from 1 October 2016, pending formal approval of the Authority on the proposal.

4.1. With regard to the request made by KOPT for adhoc approval, it is relevant to draw reference to Clauses 5.7.3 to 5.7.4 of the Working Guidelines issued to operationalize the Tariff Policy, 2015.

4.2. As per Clause 5.7.3. and 5.7.4 of the Working Guidelines, with the submission of proposal, the port can simultaneously levy the proposed rate on an adhoc basis in consultation with the concerned users, till the rate is finally notified.

5.1. Accordingly, the proposal filed by KOPT is to seek approval for the norms for performance, incentive/penalty, anchorage charges in respect of Dry Bulk Cargo handled at HDC, based on the Berthing Policy for Dry Bulk Cargo for Major Ports, 2016, issued by the MOS.

5.2. In compliance of clause 5.7.3 of the working guidelines, with the submission of the proposal, the KOPT has sought approval of the proposed norms and conditionality thereof with effect from 1 October 2016. The Trade has been notified by the KOPT of the implementation of the proposal with effect from 1 October 2016.

6. The proposal filed by KOPT has been taken on consultation. We are in the process of receipt of comments from the users. A joint hearing on the case in reference is yet to be held. Thus, it may take some more time for the case to mature for the final disposal of this Authority.

7. In view of the above position and considering that KOPT has proposed implementation of the norms with effect from 1 October 2016, this Authority is inclined to grant adhoc approval to KOPT for introduction of performance and penalty/incentive norms as well as levy of anchorage/ penal charges with effect from 1 October 2016 as per Schedule attached as **Annex-I**. The interim arrangement so approved in an adhoc basis is subject to final approval of this Authority based on the consultation proceedings on the case in reference. If the interim arrangement adopted in an adhoc basis is found to be excessive, the KOPT shall refund the excess collection made till the effective date of implementation of the final Order without interest.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Ext./300 (143)]

Annex - I

SCHEDULE OF NORMS FOR PERFORMANCE, INCENTIVE/ PENALTY FOR HANDLING OF DRY BULK CARGO BY CONVENTIONAL METHOD AT BERTH NO. 9 OF HALDIA DOCK COMPLEX (HDC) AND LEVY OF ANCHORAGE CHARGES AT THE REPORTING STATIONS/ LIGHTERAGE POINTS:

1. Performance norms for loading / unloading of various dry bulk cargo at HDC

1.1. Performance norms:-

- 1.1.1. For fixation of performance norms for unloading of dry bulk cargo in conventional methods using ships gears the average crane cycles per hour and average picking factor have been considered as 12 and 0.75 respectively as dry bulk cargo carrying vessels are always calling HDC with 35% to 40% of the full load quantity due to draft constraints.
- 1.1.2. In the above premises, the average ship day productivity of various dry bulk commodities handled through ship's cranes at Berth No-9 of HDC, considering four working cranes per vessel and 22.5 hours working time per day, will be as given below:

Sr. No.	Commodity	Average crane cycles per hour	No. of cranes per vessel	Grab size in CBM	Performance Norms	
					Ship-day productivity for the first year after the date of its introduction (in MT per vessel per Day)	Ship-day productivity beyond the first year after the date of its introduction (in MT per vessel per Day)
1	Coal	12	4	12	6225	8300
2	Met Coke	12	4	12	5850	7800
3	Limestone	12	4	12	10275	13700
4	Manganese Ore	12	4	10	7350	9800
5	Iron Ore	12	4	8	9750	13000
6	Fertilizer	12	4	12	6000	8000
7	Cement linker	12	4	12	10950	14600
8	Gypsum	12	4	12	10950	14600

Note:

- (i). The above ship-day productivity will be applicable on the basis of the average availability of four cranes per vessel. However, if the availability of the number of cranes gets reduced the productivity of the ship will also get proportionately reduced. Similarly, if the grab size is less than or more than 8/10/12 CBM then the productivity norms will be reduced / increased proportionally.
- (ii). Apart from the above commodities, if other types of dry cargo are handled then the performance norms will be calculated separately by port as per the approach adopted for the above said performance norms.

1.2. Penalty/Incentive:-

- 1.2.1 The stipulated time for a vessels stay at berth will be calculated based on the stipulated performance norms as mention above.
- 1.2.2. For failure or success in achieving the stipulated time at berth, penalty / incentive will be applicable as per the provision given below:
 - (i) If the actual working period of the ship (time between berthing at the working berth till completion of vessel's operation) remains within 5% (higher or lower) of the stipulated time for that commodity, then no penalty / incentive will be levied / paid.
 - (ii) In case where actual working period of the ship (time between berthing at the working berth till completion of vessel's operation) exceeds 5% of the stipulated time for that commodity, penalty will be levied 2 times of the normal berth hire charges for additional hours taken to complete the ship's cargo operation.
 - (iii) In cases where actual working period of the ship (time between berthing at the working berth till completion of vessel's operation) is lower than the stipulated time by more than 5% of the same then incentive will be paid at the rate of berth hire charges for every additional hour saved.

Note to provisions regarding Penalty/ Incentive Norms:

- (i) For the purposed of calculation of time for computation of penalty / incentive, fraction of an hour will be considered as full hour.
- (ii) In computing actual performance achieved by each ship for the purpose of calculating penalty / incentive and stoppage of operation on account of port related or weather related issues will be discounted. Such exclusions are listed below:
 - (a). Breakdown / non-availability of port provided equipment at berth.
 - (b). Weather related stoppage.
 - (c). Shifting of ships between berth on account of port.
 - (d). Time consumed for each draft surveys upto a maximum period of 30 minutes.
 - (e). Time lost due to stoppage of work for any other reasons will be excluded for calculation of performance norms, only with the approval of the Chairman.

2. Levy of Anchorage / penal charges at the reporting stations / lighterage points:

- 2.1. Even after calling the vessel and allocation of pilots by port, the vessel refuses to call at the port or lighterage point due to the reasons attributable to the vessel/ exporter, then Anchorage charges will be levied by port at the following rates:

Idling Time	Applicable penal charges
For first 48 hours after calling the vessel	10% of the applicable Berth Hire charges as per SOR for the entire duration of waiting since the vessel was initially called
After 48 hours & upto 96 hours	25% of the applicable Berth Hire charges as per SOR for the entire duration of waiting since the vessel was initially called
After 96 hours till boarding of pilot	50% of the applicable Berth Hire charges as per SOR for the entire duration of waiting since the vessel was initially called

2.2. Idling period is to be considered from the time when the vessel is initially called till actual pilot boarding time.

2.3. In addition, penalty is also proposed to be imposed at the following rates for idling of vessels at Saugar and other lighterage points where the vessel(s) are scheduled to lighten their cargo for achieving Haldia draft.

Idling Time	Applicable penal charges
For first 48 hours	25% of the applicable Berth Hire Charges as per SOR for idling of vessels for every hour or part thereof.
More than 48 hours	50% of the applicable Berth Hire Charges as per SOR for idling of vessels for every hour or part thereof for the entire period.

2.4. The record pertaining to idle time will be maintained by Harbour Master (River), KOPT, since the related bills are raised from KDS end.

2.5. However, the port can exempt vessels from paying anchorage charges in exceptional circumstance and the same will require approval of the Chairman.

3. The performance and penalty/ incentive norms as specified above and levy of anchorage/ penal charge at the lighterage points as specified above will be effective from 1 October 2016.